Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 309 de 2015

TRANSPORTE PROFESIONAL DE CARGA TERRESTRE DEL URUGUAY

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 4 de noviembre de 2015

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Felipe Carballo.
MIEMBROS:	Señores Representantes Daniel Caggiani, Oscar De los Santos, Omar Lafluf, Juan José Olaizola, Adrián Peña y Martín Tierno.
INVITADOS:	Señores Fernando Repetto, Presidente; Gustavo González, Secretario y Humberto Perrone, Gerente.
SECRETARIA:	Señora Myriam Lima.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo Da Costa).- Habiendo número, está abierta la reunión.

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a la delegación de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay, integrada por su presidente, señor Fernando Repetto; por su secretario, señor Gustavo González, y por su gerente, señor Humberto Perrone.

En alguna oportunidad intercambiamos opiniones sobre este tema, por lo que seguramente en el día de hoy nos quieran trasmitir aquello que haya quedado pendiente.

SEÑOR REPETTO (Fernando).- La última vez que estuvimos en esta Comisión fue por un tema puntual de una gremial socia y habíamos quedado en pedir una próxima reunión para analizar temas de transporte a largo plazo porque la situación del país así lo amerita.

En este momento, tenemos muchos problemas. Entonces, les queremos plantear las medidas que encontramos para solucionarlos. Algunas ya fueron planteadas por el señor ministro Rossi y eran para incluir en el proyecto de ley de Presupuesto, pero no llegaron a buen término; otras se están dando en estos momentos con el transporte internacional. Estamos teniendo problemas serios con Brasil. Allí están parando nuestra flota por

cualquier motivo y eso está haciendo imposible a las empresas cumplir con los contratos. Es una situación bastante difícil.

Lo mismo nos pasa con Argentina, por la diferente forma de pago en un país y otro. Nosotros cobramos por banco y ellos cobran en efectivo acá y se llevan el dinero para Argentina. Todas esas asimetrías le están pegando fuerte al transporte nacional y queremos plantearlo en todos los ámbitos para ver cómo podemos seguir.

SEÑOR PERRONE (Humberto).- Hicimos un pequeño informe para ponerlos al tanto de la situación del sector y de cuáles son los problemas urgentes a resolver.

Muchos de los datos ya los conocen -no es la primera vez que los planteamos- y mucho de este material es de público conocimiento.

El sector involucra de forma directa a unos treinta y cinco mil vehículos -estamos hablando de transporte profesional que se gana la vida con el flete- y aproximadamente la mitad de ellos tiene tracción, es decir, motor, y el resto son semirremolques y acoplados.

En el sector hay unos treinta mil trabajadores que se desempeñan en forma directa, de los cuales unos nueve mil no son dependientes. Estos números los pueden verificar con el Banco de Previsión Social. Cuando hablo de trabajadores no dependientes generalmente me refiero a los patrones que andan en los camiones, hacen la administración de la empresa o trabajan en ella.

En los últimos cinco años -sin contar 2015- se incorporaron 3.329 camiones pesados, de los grandes, de los que llevan cuarenta y cinco toneladas, con una inversión cercana a los US$ 550.000.000. Esta es una inversión genuina que el sector viene haciendo año a año. Estas inversiones se han hecho al influjo de los movimientos de carga que se han incrementado por distintos motivos, básicamente la producción agrícola, pero también otras actividades como las papeleras o el sector de los tránsitos.

Todo esto se acompañó de un crecimiento del salario real en el sector. Este es un tema importante porque hemos hecho acuerdos a largo plazo con el sindicato, el último de los cuales fue por cinco años y termina ahora en diciembre. Fuimos de los tres o cuatro grupos que se arriesgaron a hacer acuerdos por este plazo y esto dio como resultado que el salario real se incrementara un 61% en los últimos diez años. O sea que estamos bastante por arriba del promedio del incremento del salario real general -diría que estamos en la punta alta- y esto se ha distribuido en toda la cadena.

La situación actual tiene dos partes. Una de ellas es la de transporte internacional, que está afectada seriamente por los países vecinos, y otra de transporte nacional que también sufre por distintos factores como la baja de la actividad general, una notoria sobreoferta de camiones -debida, a nuestro juicio, a que se han incorporado más camiones de los necesarios para atender la demanda-, una cierta caída en la actividad agropecuaria -se está previendo una próxima zafra de trigo bastante escasa en cuanto a tiempo y cantidad; tradicionalmente era el pico de la actividad de camiones en el Uruguay pero hoy lo es la zafra de soja, con más de tres millones de toneladas-, cierta dificultad en la colocación de algunas exportaciones -esto afecta al transporte nacional que es el que arrima todas esas exportaciones a los puertos- y contingencia con los países vecinos que afectan las exportaciones, como el tipo de cambio y las medidas proteccionistas. Además, ya se están dando cortes en algunas cadenas de pago que han afectado a algunos transportistas que trabajaron para productores extranjeros, básicamente argentinos, que sobre todo han tenido dificultades para cobrar la zafra de soja pasada; a esta fecha, algunos todavía no han cobrado todo.

Estimamos que actualmente un 30% de la flota, es decir, unos diez mil vehículos, está parado, sin nada que hacer y esto lleva a que se registre una baja en los precios de los servicios -por un tema de mercado, cuando hay una sobreoferta los precios caen- al punto de que en algunos casos se encuentran por debajo de los costos operativos.

Hemos recibido infinidad de denuncias de transportes que se están realizando por debajo de los mínimos costos que alcanzan para cubrir las necesidades no solo operativas sino lo previsional, lo fiscal. Evidentemente, esto influye en el aumento de la informalidad, porque hay subdeclaraciones en la seguridad social y en la DGI. También se ha detectado contrabando de gasoil y se han hecho actuaciones debido al

influjo de diferentes denuncias de distintos sectores, entre los cuales están los estacioneros. El propio sindicato ha hecho denuncias a algunas empresas por el no registro de lo pagado para el BPS, por lo tanto, también allí existen irregularidades. Tanto el sector formal como el sindical han pedido al Estado que efectivice los controles y fue así que se detectaron las conductas antedichas que comprueban lo que estamos diciendo.

Por nuestra parte, hemos pedido al Poder Ejecutivo que jerarquice al órgano de control del transporte de carga, un organismo creado en el año 2001 en el cual tienen participación tanto el Ministerio de Economía y Finanzas como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero hasta ahora no hemos tenido resultados visibles. Sabemos que el ministro trajo a la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda, en propia mano -lo leímos en la versión taquigráfica-, propuestas que jerarquizaban el órgano, que le daban mejores potestades o le permitían cubrir acciones que hoy no pueden llevar a cabo. Entre ellas, el análisis de la oferta y la demanda, uno de los aspectos que estamos señalando aquí. Se preparó una flota para atender el pico de la demanda de soja, que son tres o cuatro días, y nosotros hicimos una estimación que da que se ven afectados alrededor de cinco mil camiones específicamente adaptados para esa actividad, de los cuales el resto del año queda una cantidad ociosa.

Toda esta situación que estamos exponiendo puede llevar al sector a situaciones complicadas como las que ya hemos vivido en crisis anteriores, en las cuales no se pudieron cumplir los pagos de los vehículos comprados. En 2003 o 2004 tuvimos antecedentes: recuerdo en el BROU las mesas llenas de carpetas de transportistas que no habían podido cumplir con sus obligaciones. Ni qué hablar de lo vinculado con las obligaciones fiscales y previsionales. Esta es una preocupación que ya hemos planteado, que se está dando y que va a ser mucho más complicado si no se buscan soluciones rápidamente.

Por otro lado, varios fletes que se han contratado se han quejado del costo de los servicios en el Uruguay comparados con otro tipo de flete, por ejemplo, el marítimo. Sale US$ 1.500 traer un camión de Artigas cargado de arroz y si tengo que mandar las mismas toneladas de soja a China sale US$ 500. A China envían la carga en un barco que lleva cuarenta mil toneladas.

Sin embargo, en lo que refiere a los valores de fletes internos, en 2012 hicimos un comparativo con Brasil y con Argentina y no estábamos tan lejos. En algunos casos, estábamos un 15%, en otros un 10%, por encima, es decir, estábamos un poco más arriba, pero no tan disparatadamente más alto que los países de la región, a pesar de la disparidad en el precio de los combustibles, que tanto Brasil como Argentina tiene valores tradicionalmente inferiores a los nuestros y en los fletes internos ello influye enormemente. Aquí tenemos algunas cuestiones que hacen al precio del combustible, que hasta son ajenas a los costos de producción, como el subsidio a las empresas de ómnibus, que es superior al 7% del precio del combustible, o sea que de hecho tenemos un sobrecosto que los otros países no tienen.

El otro subsector que en estos momentos está seriamente afectado -acá confluyen temas coyunturales con temas de fondo- es el transporte internacional.

En primer lugar, tanto en Brasil como en Argentina, el sector de transporte de carga tiene un tratamiento fiscal diferente. Por ejemplo, en Argentina el transporte no tiene IVA, lo que hace que un camión uruguayo tenga que cobrar el IVA por la importación cuando entra al Uruguay; cuando el camión argentino entra a ese país no tiene IVA, por lo tanto no tiene que pagar nada. En eso ya tenemos una asimetría.

En segundo término, tenemos un tratamiento fiscal diferente sobre lo que efectivamente cobran los transportistas. Los transportistas uruguayos, por disposición de Argentina, cuando hacen los fletes a ese país deben cobrar por transferencia bancaria -esto hace que se bancarice la operación- y la divisa se le haga al tipo de cambio oficial; en cambio, los argentinos pueden cobrar perfectamente acá -nada los obliga a hacer una transferencia-, en ventanilla, en dólares efectivos y llevárselos para hacer el cambio en el mercado blue.

Lo más grave se está dando en Brasil y ha surgido hace poco tiempo. Me refiero a cierta discriminación que se está haciendo sobre los transportistas uruguayos. Tenemos conocimiento de empresas uruguayas muy solventes y de mucha tradición y responsabilidad -muy conocidas-, que han hecho inversiones muy importantes en adquisiciones de equipos completos cero kilómetro para cumplir determinados contratos, que han logrado trabajosamente tanto con empresas uruguayas como brasileras, para hacer el traslado de los productos. Pero hay una suerte de anarquía en Brasil en cuanto a los controles de esta flota. Hay autoridades estaduales, policía rodoviaria y algunas autoridades que salen de la órbita de la Agencia Nacional de

Transporte Terrestre de Brasil, la equivalente a la DNT de aquí, que no están reconociendo las autorizaciones que emite Uruguay para las flotas. Hay cuestiones técnicas, como ciertas normas de fabricación que ellos las encuentran irregulares y dejan los camiones detenidos para determinados tipos de productos, como los alimenticios, y sin embargo los camiones están habilitados para circular por la normativa Mercosur, de acuerdo con las inspecciones que se realizan acá. Sin embargo, quedan detenidos. Hay hechos muy graves de camiones detenidos hace más de un mes con productos con fecha de caducidad que no han podido llegar a destino y, en este momento, se encuentran en un limbo jurídico para que se defina su situación.

Nuestra gremial asociada a la Cámara de Transporte Internacional ha hecho gestiones a nivel de la Cancillería pero no han dado resultados para liberar a estos camiones.

Otros camiones estaban detenidos por cuestiones menores, como el caso de un sello en el papel del seguro. En nuestro país, el Banco de Seguros del Estado emite electrónicamente la firma del seguro de las flotas, por lo tanto, no hay papel, sello, firma ni nada por el estilo; sin embargo, a pesar de ello, ciertas autoridades brasileras entendían que no podían dejar circular a esos camiones porque no tenían el sello y la firma del emisor del seguro. Esto ha dejado detenidos varios días a varios camiones y ahora se ha solucionado en base a volver a buscar el papel con el sello para enviárselo al camión donde está detenido, con todo el atraso que ello produce.

Este es un tema grave que requiere urgente consideración. El tema anterior con Argentina sobre el intercambio de la transferencia bancaria es grave. Hemos tenido contacto tanto a nivel de Catidu, como de la intergremial, con el ministerio de Economía, reuniones con el economista Vallcorba que diseñó la política de bancarización; entendió el problema, pero no han encontrado solución para que los transportistas argentinos tengan que transferir electrónicamente lo que cobran.

Esto es cuanto quería decir. Estamos a las órdenes para responder las consultas que quieran hacer.

SEÑOR GONZÁLEZ (Gustavo).- Voy a hacer una aclaración. Cuando hablamos de diez mil vehículos parados, estamos hablando exactamente de esa cifra, además de los que están trabajando al 50% o al 60%. En el caso del transporte, el único sector que está trabajando bien es el de la forestación. El resto, lo que es el transporte de hacienda, está trabajando entre un 50% y un 60%, y lo que es grano, etcétera, está prácticamente parado. Es decir que la situación es mucho más grave que diez mil vehículos parados. Hay muchos que están trabajando cinco o diez días al mes, lo que es imposible por los costos operativos, y más con fletes que en este momento están muy mal pagos.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Hay aspectos de carácter internacional que la comisión los podría hablar con Cancillería.

También hay un tema vinculado a la actividad económica en general del país que afecta al transporte.

Desconozco cuál era la flota que había en 2005 y cómo ha evolucionado hasta hoy. Tuvimos un pico alto de desarrollo de actividad económica que también tiene que ver con el incremento de la flota; se habla de treinta mil o treinta y cinco mil camiones. Me parece importante conocer la cifra para estimar cuál es la media. Está claro que esos niveles de actividad en Uruguay son difíciles de sostener en el tiempo. Cuando las empresas adquieren un bien, como un vehículo, deben prever su amortización en un proceso de tiempo gradual. Me gustaría saber cuál es la perspectiva de la Intergremial -esta comisión poco puede definir con respecto a los destinos del país- como para mantener una flota de veinticinco mil o treinta mil unidades. La pregunta es si el sistema de carga adquirió más flota que la que efectivamente podría sostener en el mediano y largo plazo.

Ustedes mencionan que hay momentos pico durante cinco o seis días en los que necesitan una flota de camiones especiales, como sucede en la zafra de soja. Hay otros sistemas de transporte, como el de pasajeros, que en horas pico también necesita unidades especiales. Es muy difícil que la empresa lo absorba. Quisiera saber si lo han manejado para tratar de encontrar la forma de resolver esos picos. Me parece impensable que se pueda resolver con empresas particulares que tengan un plus en la flota para utilizar cinco días al año. Sería imposible su amortización en el mediano y largo plazo. Capaz que la forma asociativa podría ser una herramienta.

Por último, quisiera saber cómo afecta la baja de la actividad económica en cuanto al envío de trabajadores al seguro de paro. Hablaban de la subfacturación, de la denuncia del sindicato en términos de aportes a la seguridad social, pero me gustaría saber cómo se expresa eso en la tasa de actividad, de empleo, en esta rama.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- No me quedó claro cuáles fueron los dos artículos del presupuesto vinculados al transporte que no fueron aprobados.

El transporte de carga es dinamizador total de la economía, no solo por lo que afecta directamente -se hablaba de treinta y cinco mil camiones, treinta mil trabajadores-, sino por lo que mueve colateralmente: las estaciones de servicio, los talleres, las gomerías, los restoranes, los paradores, etcétera. Tiene una economía alrededor tremenda.

Por otro lado, es cierto que el país creció en 2004- 2005. Toda la producción agropecuaria del país representaba cinco millones de toneladas más o menos. En 2010 fueron diez o doce millones, en 2016 van dieciséis millones de toneladas, cuando ya estaban las dos empresas de celulosa instaladas. Esa es la realidad.

Hace unos días en la media hora previa dije que el país tiene que ver de qué forma incentiva al sector agroindustrial. El país tiene pocas posibilidades. Los insumos de la producción agropecuaria se importan en dólares; no hay forma de intervenir. El salario tampoco se puede tocar. Pero hay otros aspectos en los que podría ayudar: el precio del combustible y el flete. Hoy se dejó de producir soja en algunos lugares, y no solo porque la tonelada bajó de US$ 550 a US$ 310, sino porque los insumos no se pueden mover al mismo ritmo que baja el precio internacional, y hay que apuntar a otra cosa. En un lugar donde se producen tres mil kilos hay que producir cuatro mil, si se puede, y una baja en el costo del flete de US$ 4 o US$ 5 es mucha plata. Hoy salió en la prensa que se va a dar mayores beneficios a la inversión para atraerla, lo que está bien. En este caso, hay que ver de qué forma el Estado puede ayudar a que el flete no sea el elemento prohibitivo para producir soja de Salto hacia arriba por estar a más de 400 kilómetros del puerto.

Además de todo lo que discutimos en el Presupuesto, tenemos que ver de qué forma damos competitividad a toda la cadena, y gran parte de ella es el flete.

Por supuesto que las plantas de celulosa tienen que recibir la producción todos los días. A UPM entran trescientos camiones por día y a M'Bopicuá entran otros trescientos camiones y sale una barcaza con seis mil toneladas de rolos. El resto es zafral. Eso es real. No se puede pensar en una flota de camiones que trabaje cuatro días por año. No se precisa ser economista para darse cuenta de que eso es así.

Lo que se dijo aquí sobre Argentina y Brasil es la realidad. Fui gerente de un molino arrocero y por problemas paraarancelarios nos paraban los camiones en la frontera y después te avisaban que tenían 0,3% más de arroz quebrado, pero era para frenar la entrada. Los productores presionaban para que no entraran. Los transportistas también reciben ese perjuicio.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan).- Escuché atentamente los planteos de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay y quería referirme a alguno en particular.

Hablaron de los dos artículos que trajo el señor ministro Rossi en mano cuando estuvo en la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda y al final no se incluyeron en el proyecto aprobado por la Cámara. En algún momento, hablamos con los senadores porque queríamos saber en qué estaba el tema. Sabemos que mantuvieron entrevistas con ellos. Nos gustaría que nos dijeran si lograron la voluntad de incluir los artículos en el proyecto a estudio del Senado.

Por otra parte, es muy importante lo que han dicho sobre los problemas con Brasil, pero también es cierto que ha sucedido en varias oportunidades y a través de gestiones diplomáticas se ha solucionado. Quisiéramos saber si han hecho gestiones en la Cancillería, si nuestra Embajada en Brasil está al tanto de la situación y, de ser así, qué perspectivas le han dado.

En cuanto a los problemas con Argentina, tomamos contacto con algunas empresas de camiones internacionales hace unos días por un problema que tuvieron con el Sedronar y a través de gestiones informales se pudieron solucionar. Ahí participó nuestra Embajada en Argentina que se movió rápido y se pudieron encaminar esas trabas con las habilitaciones que otorga el vecino país.

En lo que tiene que ver con los pagos, la delegación del ITPC dice algo que es muy coherente. Por la situación tan especial en materia económica que está viviendo Argentina, sobre todo a nivel cambiario, y por la existencia del dólar oficial y el paralelo, los camiones argentinos están ganando un 35% o 40% extra por una situación que no depende de Uruguay y que no podemos modificar. Ellos plantean algo muy coherente: una reciprocidad en el tratamiento entre los camioneros argentinos y los uruguayos en ambas márgenes del Plata. Es decir, que se obligue acá a los contratantes uruguayos a que se les pague por transferencia bancaria, con lo cual ellos estarían cobrando en dólares al cambio oficial, algo más de $ 9, y no $ 15,7 o $ 16 como estaba la semana pasada en Buenos Aires. Es un planteo totalmente coherente y nosotros como comisión deberíamos elevarlo a las autoridades.

SEÑOR PRESIDENTE.- Queremos hacer referencia a los dos artículos del proyecto de Presupuesto que se han mencionado.

El ministro Rossi, cuando estuvo en la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda hizo mención a la necesidad de incorporar esas iniciativas. Una de ellas tenía que ver con la creación de una comisión de seguimiento, de generación de propuestas, de ideas, para buscar soluciones a una temática que hoy se está presentando. Se había avanzado en ciertos acuerdos con las diferentes gremiales de transporte en el país. En el ámbito de discusión del proyecto de Presupuesto, con más de setecientos artículos, y en el intercambio entre las diferentes bancadas, esos dos artículos no fueron recogidos en la Cámara de Diputados.

Lo que voy a expresar a continuación es un tema de nuestra bancada. El compromiso del Frente Amplio, del oficialismo, en el Parlamento, teniendo en cuenta que contamos con un sistema bicameral, es que en el Senado se incorporen estos dos artículos que el señor ministro presentó en la comisión.

La otra propuesta que se hizo en aquel momento fue un registro nacional de cargadores. En el intercambio que se dio en la comisión, ninguno de los partidos pudo profundizar en este planteamiento que hizo el ministro en acuerdo con las gremiales del transporte. Se estuvo discutiendo en la interna del oficialismo y se asumió el compromiso de que en el Senado el tema se incorporaría al proyecto de Presupuesto.

Queríamos compartir la información que teníamos con relación al tema. El señor ministro ya concurrió a la comisión del Senado planteando nuevamente este tema para encontrar un ámbito de acuerdo entre todos los partidos políticos allí representados, teniendo en cuenta que tiene el apoyo de las diferentes gremiales. Esperamos que el Senado pueda tener en cuenta este planteamiento que ustedes realizan.

SEÑOR PERRONE (Humberto).- Vamos a comenzar respondiendo al diputado De los Santos. En los años que van de 2010 a 2014, ingresaron 16.251 vehículos de carga, de los cuales, pesados y semipesados -45.000 kilos- ingresaron 6.204, desglosados de la siguiente manera: en 2010, 1.003; en 2011, 1.503; 2012, 1.217; 2013, 1.333; 2014, 1.148.

No tenemos datos concretos del crecimiento de la carga, más allá de los generales o estadísticos. No hay alguien que compile la información. Una de las propuestas que hacía el ministro Rossi en uno de los artículos que no ingresó en la discusión parlamentaria consistía en que el órgano de control, que ya existe, pudiera tener en cuenta la demanda del transporte de carga del país y la capacidad de bodega disponible para satisfacerla, a efectos de mantener un adecuado equilibrio. Se daba facultades a este organismo para que pudiera hacer estos análisis. Es una de las carencias que tenemos y por eso apoyamos el artículo. La información está dispersa. El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca puede tener algo relativo a la producción, así como también el Ministerio de Industria, Energía y Minería, pero nadie tiene una compilación del material. Por lo tanto, no sabemos cuántos camiones precisamos para mover lo que Uruguay produce. La inversión se hace a influjo del transportista y muchas veces intuitivamente. Tenemos anécdotas de jugadores de básquetbol a los que les dijeron que la rentabilidad era muy buena en el transporte de madera y compraron camiones. No tenían la menor idea de lo que estaban haciendo.

En cuanto a los picos en la demanda, cuando llega la zafra, el productor se transforma. Él tiene que sacar la producción sí o sí, no puede esperar a la semana siguiente, porque de pronto llueve cuatro días seguidos y se le arruina la zafra. Cuando está pronta, la tiene que sacar. Ese es uno de los problemas que hay. Se necesita una capacidad instalada para atender esa demanda puntual específica.

En cuanto a fomentar que los transportistas trabajen en conjunto, lo hemos hecho, y cualquiera de los directivos puede decirlo. Hemos planteado a muchos transportistas hacer inversiones en conjunto, inclusive en otras cosas que no sean específicamente camiones. El problema radica en que de las casi seis mil empresas, el 80% son pequeñas y trabajan a nivel familiar, por lo que es muy difícil que logren asociarse con otras. Si bien lo hemos fomentado e inducido, no siempre lo pudimos lograr, aunque en algunos casos se ha conseguido y les ha ido bien. Por ejemplo, se han juntado dos o tres empresas para comprar una cosechadora y dar un servicio combinado, y les ha ido bien, porque brindan un servicio al productor que le permite salir de la locura que genera la zafra, ya que manejan la cosechadora y los camiones en conjunto.

SEÑOR REPETTO (Fernando).- Por lo general, las empresas de transporte son familiares y el 80% son unipersonales; son las que atienden la zafra. En los últimos años, han aparecido capitales para colocar en las empresas de transporte, capitales que están un rato y se van, dejando el tendal a su paso.

Hay una empresa de un finlandés que cayó, con cheques sin fondos por todos lados y con sus empleados sin saber qué hacer. Además, esa empresa tiene un pasivo que no lo cubre con sus camiones ni con el depósito.

Estos capitales llegan en un momento de apogeo, que una vez finalizado se van sin importar lo que dejan. Esta no es la característica de nuestras empresas.

Todas nuestras empresas son de gente que ha nacido arriba de un camión y que es lo único que sabe hacer; puede llegar un momento de crisis, que tendrán que pasar de alguna manera, pero una vez finalizado seguirán trabajando con su único camión o con los dos o tres que pudieron comprar.

Tal vez somos egoístas, pero no queremos que desaparezca este tipo de gente del sector porque es la que lo va a defender. Si llega un gran inversor y apuesta a comprar muchos camiones, y se funde, es un problema de él, pero lo que ocurre es que cuando sucede eso arrastra a más personas, a la gente que consideramos nuestra.

Por lo tanto, ese artículo que tanto defendemos evita la aparición de esos inversores sin ton ni son. Lo que ha ocurrido -seguramente lo sepan- es que los grandes contratos de las madereras lo han tomado los amigos de los gerentes, los compañeros de clases, y no quienes venían con el transporte desde hace tiempo.

¡Y bueno! ¿Por qué lo agarró un finlandés? Porque UPM era de Finlandia. ¡Yo qué sé! Vino, agarró un trabajo importante, y acá dejó el tendal. Estoy seguro de que allá tiene todos los impuestos pagos y todo en orden, pero el problema queda en Uruguay, y lo tenemos nosotros.

A eso es a lo que apuntamos.

Cuando hablamos de lo que ocurrió en la zafra, debemos decir que cuando comenzaron a crecer las áreas sembradas no había silos suficientes, los puertos no daban abasto, ni se sabía por dónde iba a salir la producción; todo se arregló con camiones, con filas de camiones y horarios extensivos. En los años 2009, 2010 y 2011 trabajamos con los camiones bajo un régimen impensado, pues en plena zafra hacíamos dos y hasta tres viajes por día, algo que no era común. Ahora no se hace eso y estamos volviendo a la normalidad. El camión tapó todos los problemas; los silos están, los puertos están, y hay una nueva terminal que no ha comenzado a funcionar, pero cuando lo haga no solo podrá cargar 300 toneladas por hora sino 1.000 toneladas por hora. ¡Imagínense lo rápido que saldrá un barco desde Montevideo! Todo se está acomodando -bienvenida sea la eficiencia-, pero determinará que sobren más camiones.

Reitero que con toda esta eficiencia sobrarán más camiones, y por eso junto al ministerio queremos ordenar la situación para que el daño sea menor.

SEÑOR GONZÁLEZ (Gustavo).- Con respecto al seguro de paro, lo que ocurre es que muchos camiones están trabajando cinco o seis días al mes. Tienen que aprovechar esos días de trabajo salteado para hacer algún flete. Este es el problema más grave con el seguro de paro en el transporte.

SEÑOR PERRONE (Humberto).- Los transportes salen de un momento a otro, cuando alguien llama y dice: "Necesito un flete", y si la empresa envió al personal al seguro de paro, no podrá hacer el flete. Muchas veces se mantiene a la gente con alguna tarea de limpieza, lavado o arreglo del camión, o dando una mano, y no se la envía al seguro de paro.

Hemos hecho un acuerdo con el sindicato para establecer un salario mínimo. Si bien todos son jornaleros, se fijó un salario mínimo equivalente a veintiséis jornales, más el 10%, lo que nos da algo más de veintiocho jornales.

Este monto se puede hacer en los días que se trabaje; si se trabajan menos días, con las horas extras se llega a ese monto, pero si no se cumple porque de pronto en un mes se trabajaron seis o siete días, igual se debe abonar ese dinero, que al día de hoy son aproximadamente $ 26.000. Reitero que este es un acuerdo que alcanzamos hace un tiempo, que se viene reinstaurando en todos los consejos de salarios.

En cuanto a lo planteado por el señor diputado Lafluf respecto a los artículos del proyecto de Presupuesto, no es que no hayan sido aprobados, pues el ministro los trajo en mano a la comisión pero no se incorporaron en la iniciativa.

Con respecto a la consulta del diputado Carballo, estamos haciendo contactos con los senadores de todas las bancadas planteando nuestra preocupación para que se incluya esto. Si el Presupuesto tuviera modificaciones, entendimos que hay voluntad para incluirlos; si no tiene ninguna modificación, obviamente, tampoco se incluiría.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Son dos artículos; uno tiene que ver con el registro de los cargadores

SEÑOR PERRONE (Humberto).- Esto responde la pregunta del señor diputado Olaizola respecto a los artículos en el Senado.

En cuanto a las gestiones en Brasil, nuestra Cámara asociada se ha estado moviendo a nivel de la Cancillería y ha estado en contacto con el Consulado Uruguayo en Brasil; nuestro cónsul ha trabajado intensamente para destrabar el problema de los seguros de los camiones. Es más, el cónsul ha estado tan activo que en determinado momento él personalmente llevó uno de los certificados firmados para que se liberara algún camión.

La Cancillería se ha movido con un objetivo bastante preciso y claro. El problema es que muchas veces las autoridades brasileras involucradas no dependen del Gobierno Federal, sino que se tratan de autoridades locales o estaduales; en ocasiones, algunas situaciones pasan a la justicia y debe decidir un juez.

Reitero que se han realizado gestiones, tanto en el ministerio como en la Cancillería.

SEÑOR REPETTO (Fernando).- Con todo esto lo que queremos es llegar antes a los problemas. La situación con Argentina, que cobra en efectivo en vez de hacerlo a través de un depósito, hace tiempo que la venimos planteando; quizás a corto plazo podamos solucionarla. Pero una vez solucionado, si cambia el gobierno no habrá cotización blue paralela.

Tenemos que llegar a un lugar en el que se estudien los problemas y obtengamos soluciones cuando se instale la problemática, y no al tiempo. En este caso, si llegara a pasar, hoy no solucionaríamos nada.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos por ilustrarnos sobre las dificultades.

Distribuimos los dos artículos que contemplan sus aspiraciones. Si bien este asunto está en la otra Cámara, cada uno de nosotros representa a un partido político y seguramente intercambiemos opiniones con los senadores con respecto a estos dos artículos.

Una vez que la comisión comience a considerar esta temática, sería bueno realizar contactos con la Cancillería y adelantar alguna idea.

Quedamos a las órdenes para apoyar y articular este tipo de situaciones, en las que va la vida y el desarrollo de nuestro país en un sector importante para la economía.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Si esto no se incorpora como un aditivo, lo que hay que hacer es agregar estos cometidos al Instituto Nacional de Logística, que ha sido creado y está integrado por los sectores público y privado. También lo integra el elemento clave para definir la carga en el país; podrá quedar algo afuera, pero el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca sabe dónde se produce hasta el último kilo de producto agropecuario.

Reitero que si esto no se aprueba como aditivo, tal vez sería bueno incluirlo como una función de dicho instituto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)